

0- 792904

*На правах рукописи*



Плотникова Оксана Николаевна

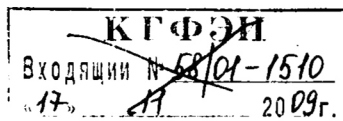
**МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБОСНОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ  
В АВТОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО  
(НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)**

Специальность 08.00.05

«Экономика и управление народным хозяйством:  
управление инновациями и инвестиционной деятельностью»

Автореферат диссертации  
на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

Владивосток - 2009



Работа выполнена на кафедре: «Бухгалтерский учет и аудит»

Дальневосточного Государственного Университета

Научный руководитель: кандидат экономических наук, доцент  
Конвисарова Елена Викторовна

Официальные оппоненты: доктор экономических наук, профессор  
Заусаев Вадим Константинович

кандидат экономических наук, доцент  
Терентьева Татьяна Валерьевна

Ведущая организация: Дальневосточный научно-исследовательский,  
проектно-конструкторский и технологический  
институт по строительству

Защита состоится 3 декабря 2009г. в 12.00 на заседании диссертационного  
совета Д 212.023.01 при Владивостокском государственном университете  
экономики и сервиса по адресу: 690014, г. Владивосток, ул. Гоголя, 41; зал ученого  
совета, ауд. 1359.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке Владивостокского  
государственного университета экономики и сервиса по адресу: г. Владивосток, ул.  
Гоголя, 41.

Сведения о диссертации и автореферат размещены на сайте  
диссертационного совета ВГУЭС по адресу: <http://www.vvsu.ru/science/dis/dis.asp>

Автореферат разослан 3 ноября 2009 г.

Ученый секретарь  
диссертационного совета,  
кандидат экономических наук,  
доцент



НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КГУ



0000665087

О.Ю. Ворожит

## 1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

**Актуальность темы исследования.** На протяжении ряда последних лет российское правительство все большее внимание уделяет финансированию автодорожного строительства. Это объясняется крайне плохим состоянием автомобильных дорог по сравнению с показателями развитых стран, что особенно явно выражено в отношении регионов Дальнего Востока России, где внутренние авиаперевозки практически не осуществляются и автомобильный транспорт становится единственно доступным транспортным средством. Высокие темпы роста численности частного автотранспорта в этих регионах, при отсутствии качественных автомобильных дорог, создают проблемы организации нормальной ритмичности транспортных потоков.

Понимая сложность и важность решения этой проблемы, для сохранения демографического потенциала региона, повышения его инвестиционной привлекательности, обеспечения устойчивого экономического развития, российским правительством был инициирован целый ряд программ строительства новых и реконструкции существующих автодорог. В частности, на федеральном уровне разработаны «Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030г»; Федеральная Целевая Программа «Модернизация транспортной системы России (2002-2010гг.)», в том числе подпрограмма «Автомобильные дороги».

В Приморском крае разработаны Краевая целевая программа «Дороги края (2007-2010 годы)», Приложение к Федеральной целевой программе «Дальний Восток и Забайкалье», в части программы КЦП "Развитие г.Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе" на 2008-2011 годы».

На реализацию этих программ в последние годы выделяются бюджетные средства, в основном федеральные, которых, как показывает практика, явно не хватает для радикального улучшения сложившейся ситуации.

К сожалению, до настоящего времени, на федеральном и региональном уровнях, с одной стороны, существует проблема методического обоснования выбора секторов экономики для инвестирования, с другой – объемов и способов финансирования автодорожного строительства (что особенно важно с учетом реализации подхода строительства платных автомобильных дорог). На этом фоне в процессе обоснования инвестиций большое значение имеет оценка влияния инвестиций в автодорожное строительство на социально-экономическое развитие территорий. В современных условиях распространения негативных последствий кризисных явлений, автодорожное строительство может стать «локомотивом» обеспечения трудовой занятости, развития предпринимательского сектора и экономического роста региона. В настоящее время такое значение фактически подтверждается практикой реализации проектов Саммита АТЭС во Владивостоке.

**Степень научной разработанности проблемы.** Высокое признание мировым сообществом значимости бюджетного инвестирования в процессе содействия социально-экономическому развитию территорий обусловило интерес исследователей к изучению такого комплексного явления как инвестиционная поддержка приоритетных секторов экономики.



Теоретическое наполнение системы знаний об аспектах участия государства в регулировании инвестиционной активности экономических субъектов связывают с фундаментальными трудами Н. Калдора, Дж. М. Кейнса, К.Л. Кэмпбелла, Дж. Кеприка, Дж.Б. Кларка, Дж. Робинсон, Р. Руджейеро, Р. Солоу, Г. Стейна, Дж. Тобиана, У. Шарпа, Г. Шакля и других.

В отечественной научной литературе вопросы взаимосвязи инвестиционного «поведения» макро - мезо - и микроэкономических агентов рассматривались в работах С. Дробышевского, А. Радыгина, О. Изрядновой, А. Ильина, Г. Мальгинова, М. Турунцевой, С. Цухло, И. Шкребела. Процессам выбора на уровне государства перспективных для инвестирования отраслей посвящены исследования С. Хейнмана, В. Андрианова, Б. Болотина, В. Иноземцева, Р. Пархоменко и других.

Однако, в перечне этих исследований недостаточно уделено внимания методическим подходам к обоснованию приоритетных направлений и объемов бюджетных инвестиций в автодорожное строительство, с учетом особенностей стратегического развития регионов с неразвитой транспортной инфраструктурой, к каковым и относится Приморский край. Это обуславливает высокую актуальность и практическую значимость настоящего диссертационного исследования.

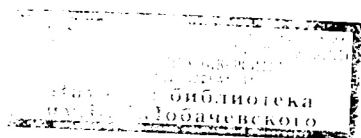
**Цель диссертационной работы** – разработка методического обеспечения обоснования инвестиций в автодорожное строительство и оценка их влияния на социально-экономическое развитие Приморского края.

Для достижения поставленной цели в диссертации решались следующие задачи:

- исследовать современные подходы к планированию инвестиций в сфере материального производства и формированию государственной инвестиционной политики в период кризиса;
- разработать авторский подход к выбору приоритетных направлений бюджетного инвестирования;
- выявить тенденции и проблемы развития предприятий автодорожного хозяйства Приморского края;
- определить и систематизировать источники финансирования автодорожного строительства в Приморском крае и наметить пути их совершенствования;
- сформировать концептуальные положения и стратегические направления развития автодорожного строительства в Приморском крае;
- разработать методику обоснования объема инвестиций для развития автодорожного строительства;
- осуществить оценку влияния реализации инвестиций в автодорожное строительство на социально-экономическое развитие Приморского края.

**Объектом исследования** являются инвестиционные проекты и программы автодорожного строительства Приморского края.

**Предметом исследования** являются методические вопросы обоснования управленческих решений по инвестированию проектов в области автодорожного строительства.





**Область исследования** соответствует паспорту специальности 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством: управление инновациями и инвестиционной деятельностью», пункту 4.15 и заключается в развитии методологии анализа, методов оценки, моделирования и прогнозирования инвестиционной деятельности в экономических системах и пункту 4.16. и состоит в разработке стратегии и концептуальных положений перспективной инвестиционной политики с учетом накопленного научного и мирового опыта в целях экономического роста и повышения эффективности экономических систем.

**Теоретической и методологической основой исследования** послужили монографии, научные статьи известных отечественных и зарубежных ученых по вопросам государственной инвестиционной политики, оценки влияния инвестиций на динамику социально-экономического развития.

В процессе диссертационного исследования использовались формально-логические методы анализа, методы диалектической логики, системные методы исследования, а так же методы статистического, финансово-экономического, факторного анализа, прогнозирования и моделирования.

**Информационную базу исследования составили** данные международной, национальной и региональной статистики, законодательные и нормативные акты, аналитические материалы мировых и региональных фондов научно-исследовательской информации, информационные ресурсы сети Интернет.

**Наиболее существенные результаты**, полученные автором в процессе диссертационного исследования, заключаются в следующем:

- систематизированы современные подходы к формированию государственной инвестиционной политики в период экономического кризиса;
- осуществлено обобщение опыта по выбору приоритетных секторов экономики для бюджетного инвестирования;
- выявлены основные тенденции предприятий автодорожного хозяйства и систематизированы источники финансирования, осуществляемых ими инвестиционных проектов в Приморском крае;
- обоснованы стратегические направления развития автодорожного строительства в Приморском крае;
- разработан комплекс методических инструментов для обоснования объема необходимых инвестиций для реализации развития автодорожного строительства
- проведена оценка влияния реализации инвестиционных проектов в автодорожное строительство на социально-экономическое положение Приморского края.

**Научная новизна диссертационного исследования** состоит в следующем:

- сформирован авторский подход к выбору приоритетных секторов экономики для бюджетного инвестирования, который основан на их мониторинге, оценке свойств мультипликативности и наличия необходимых уровней коммуникаций, по которым достигается мультипликативный эффект;
- проведена классификация элементов автодорожного хозяйства в целях эффективного управления, которая основана на признаках принадлежности к

основным и вспомогательным объектам и субъектам пользования, по характеру обслуживания и действий основных объектов;

– предложена унифицированная методика обоснования объемов инвестиционных ресурсов, необходимых для реализации предложенных в диссертационном исследовании проектов развития автодорожного строительства в Приморском крае, которая основана на разработке ресурсно-инвестиционной модели проекта автодорожного строительства по трем укрупненным блокам: сырьевому, денежному и логистическому, и содержит детальные методические разработки по каждому виду расходов.

**Практическая значимость исследования** определяется тем, что основные выводы и положения диссертации могут быть использованы органами государственной власти для принятия эффективных управленческих решений по разработке и реализации инвестиционных проектов автодорожного строительства.

Материалы диссертационной работы могут использоваться в учебном процессе при проведении лекций и семинаров по дисциплинам: «Инвестиции», «Предпринимательство» для студентов экономических специальностей.

**Апробация результатов исследования.** Основные результаты докладывались на Общественной электронной научной конференции «Актуальные вопросы современной науки и образования» (г. Красноярск, 2009г.), и на Научно-практической конференции «Актуальные вопросы развития промышленной кооперации в РФ» (г. Уфа, 2009г.). По результатам выполненных в диссертации исследований опубликовано: одна статья в рецензируемом издании, указанном в перечне ВАК и 4 статьи в других изданиях, общим авторским объемом 3,4 п.л.

**Структура и объем диссертации.** Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений. Текст диссертации изложен на 185 страницах машинописного текста, включает 24 таблицы, 25 рисунков. Список литературы содержит 119 наименований работ отечественных и зарубежных авторов.

Во **введении** обоснована актуальность выбранной темы исследования, определены его предмет и объект, поставлена цель и задачи, указаны результаты исследования, положения научной новизны, теоретическая и практическая значимость.

В первой главе *«Современные подходы к формированию эффективной государственной инвестиционной политики в период экономического кризиса»* обобщены теоретические аспекты планирования инвестиций в сфере материального производства с учетом особенностей формирования государственной инвестиционной политики в период кризиса. Особое внимание уделено процессу государственной финансовой поддержки банковской системы как приоритетного направления преодоления экономического кризиса.

Во второй главе *«Методические вопросы обоснования инвестиций в автодорожное строительство»* проведен анализ существующих методических подходов к выбору приоритетных направлений для бюджетного инвестирования, выявлены основные тенденции и проблемы инвестирования автодорожного строительства в Приморском крае;

В третьей главе *«Оценка влияния реализации инвестиционных проектов автодорожного строительства в Приморском крае»* сформирована концепция развития автодорожного строительства в Приморском крае; разработана унифицированная методика определения объема инвестиций автодорожных проектов; проведена оценка влияния реализации автодорожных инвестиционных проектов на социально-экономическое развитие Приморского края.

*В заключении* сформулированы общие выводы и результаты проведенного исследования, отвечающие поставленным в диссертации цели и задачам.

## **Содержание работы**

Введение

**Глава 1. Современные подходы к формированию эффективной государственной инвестиционной политики в период экономического кризиса**

1.1. Теоретические аспекты планирования инвестиций в сфере материального производства

1.2. Особенности формирования государственной инвестиционной политики в период кризиса

1.3. Государственная финансовая поддержка банковской системы как приоритетное направление преодоления экономического кризиса

**Глава 2. Методические вопросы обоснования инвестиций в автодорожное строительство**

2.1. Анализ существующих методических подходов к выбору приоритетных секторов экономики для бюджетного инвестирования

2.2. Основные тенденции и проблемы развития автодорожных предприятий в Приморском крае

2.3. Источники финансирования автодорожных предприятий в Приморском крае

**Глава 3. Оценка влияния реализации инвестиционных проектов автодорожного строительства в Приморском крае**

3.1. Концепция развития автодорожного строительства

3.2. Методика обоснования объема инвестиций для реализации проектов развития автодорожного строительства

3.3. Оценка влияния реализации автодорожных инвестиционных проектов на социально-экономическое развитие региона

Заключение

Список использованной литературы

Приложения

## **II. ОСНОВНЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ПОЛОЖЕНИЯ, ВЫНОСИМЫЕ НА ЗАЩИТУ**

Основные результаты и положения исследования отражены в следующих защищаемых положениях:

### **1. Предложен авторский подход к выбору приоритетных секторов экономики для бюджетного инвестирования**

Одну из ключевых проблем в процессе принятия качественных управленческих и инвестиционных решений на федеральном и региональном уровнях власти в России формирует отсутствие методического обоснования выбора приоритетных направлений бюджетного инвестирования. Обобщение зарубежного опыта показывает, что для развитых стран выбор приоритетных направлений бюджетного инвестирования основывается на проведении мониторингов состояния инвестиционной среды, инвестиционного потенциала территорий, предпочтений инвесторов, инвестиционной привлекательности объектов инвестирования. При этом, предпочтение следует отдавать, обеспечивающим активизацию научно-исследовательских разработок в области совершенствования инновационно-технологической базы реального сектора в сфере внедрения ресурсосберегающих технологий, позволяющих удовлетворять возрастающий потребительский спрос при меньших затратах топливно-энергетических и сырьевых ресурсов и сокращении загрязнения окружающей среды. Для развивающихся стран более привлекательными для бюджетного инвестирования окажутся инвестиционные проекты, обеспечивающие насыщение потребительского рынка конкурентоспособными товарами и услугами, обновление основных фондов с учетом новейших технологических разработок. Для новых индустриальных стран характерен выбор проектов развития предпринимательства, высокорискового венчурного инвестирования, обеспечивающего, в том числе, рост занятости и повышение жизненного уровня населения.

С учетом этого, при обосновании выбора приоритетных направлений бюджетного инвестирования мы предлагаем использовать авторский подход, суть которого состоит в следующем:

1. Проведение мониторинга существующих видов экономической деятельности для формирования предварительной выборки секторов экономики, приоритетных для бюджетного инвестирования, по следующим критериям: рыночная концентрация предприятий; географическое распределение собственников предприятий; степень влияния на рынок труда, формирование денежных доходов населения, доходной части краевого бюджета.

2. Оценка первоначально отобранных секторов экономики по следующим параметрам:

- Принадлежность к экономической специализации услуг, предоставляемых обществу в форме «услуг государственных органов власти». Согласно положениям макроэкономической теории к ним относятся образование, здравоохранение, охрана и поддержание правопорядка, финансирование жилищно-коммунальных услуг, жилищное и автомобильное строительство. В таком случае, государственные инвестиции, по существующей методологии счета валового регионального

продукта, прямо отразятся в объеме ВРП и их динамика будет непосредственно стимулировать экономический рост региона. Соблюдение данного критерия определяет прямую эффективность государственных инвестиций как инструмента воздействия на повышение экономического благосостояния региона.

- Принадлежность к секторам экономики, обеспечивающим бесперебойное и эффективное функционирование групп предприятий, «производящих» основную часть экономически и общественно полезных благ. Это – предприятия инженерной, бытовой, коммуникативной, социально-образовательной, транспортной, логистической, финансовой, юридической и прочей инфраструктуры. Некоторые из этих предприятий, в силу некоммерческой направленности априори являются получателями бюджетных инвестиций на свое развитие.

- Наличие свойства мультипликативности. Инвестируемый сектор экономики должен быть связан как можно с большим числом смежных видов секторов, т.е. являться своеобразным «мультиплицирующим ядром» для остальных участников рынка. Здесь мы выделяем два уровня коммуникаций, по которым обеспечивается мультипликативный эффект от деятельности инвестируемого сектора экономики. Первый уровень коммуникаций – связи, необходимые для «производства» и предоставления своих специфичных услуг. Второй уровень коммуникаций можно определить, как степень влияния оказываемой услуги на эффективность деятельности других предприятий.

В значительной степени этим критериям соответствует автодорожное строительство.

В свете приведенного, рассматривая особенности осуществления автодорожного строительства, можно сказать, что первый уровень коммуникаций (предоставление услуги пользования автодорогами) тесно связан с научно-исследовательскими институтами и проектными организациями, заводами и предприятиями по производству автодорожных покрытий, компаниями, поставляющими на рынок дорожно-строительную технику. В случае предоставления этой техники по лизингу, в перечень предприятий первого уровня коммуникаций будут также включены финансово-кредитные учреждения региона. Второй уровень коммуникаций (группа пользователей услуг) будет формироваться деятельностью транспортно - логистических компаний, успешность которых во многом зависит от качества построенных или отремонтированных автодорог. В данную группу пользователей, можно также включить население территории, обладающее автомобилями и уплачивающее транспортный налог. Эффективность для них будет иной, оцениваемой через баланс налоговых выплат и качества автодорог, воспринимаемого субъективно, через минимальные эмоциональные реакции от поездки, и количественно, через сокращение средств на ремонт автомобиля по причине плохого состояния автодорог.

Таким образом, рост эффективности деятельности инвестируемого сектора экономики, внедрение новаторских технологий, позволяющих предоставлять на рынок передовые услуги, непременно повлечет позитивное влияние на другие сектора экономики, и отдача превысит инвестиционные затраты.

## **2. Проведена классификация элементов автодорожного хозяйства и выявлены основные тенденции и проблемы развития автодорожных предприятий Приморского края.**

Оценивая фактическое состояние автодорожного хозяйства в России и в ее регионах, отметим, что в последние два года активизировалось внимание со стороны органов государственной власти России, научных и общественных организаций к состоянию автодорожного строительства. С одной стороны, это обусловлено проведением политических мероприятий, таких как Олимпиада в г. Сочи в 2014 г., Саммит стран-участников АТЭС в г. Владивосток в 2012 г. С другой стороны, крайне низкое качество автодорог заставляет коренным образом решать вопросы модернизации автодорог России и регионов.

На этом фоне достаточно парадоксальным выступает тот факт, что автодорожное хозяйство в существующей системе официальной статистической отчетности не выведено в отдельный вид экономической деятельности, а «распылено» среди других видов. К примеру, одна доля услуг автодорожного хозяйства входит в состав вида деятельности «строительство»<sup>1</sup>; другая часть – в состав оказания «прочих услуг». Хотя строительство и ремонт – это только часть деятельности предприятий автодорожного хозяйства. Кроме того, в научном обороте и активах российской юриспруденции отсутствует четкое определение состава автодорожного хозяйства, а единственно существующей классификацией в этой области является классификация автомобильных дорог по формам собственности и назначения. Безусловно, указанная ситуация осложняет проведение исследований и адекватное формирование информационно-аналитической базы, необходимой для принятия управленческих решений по финансированию автодорожного строительства. В этой связи автором предложена классификация элементов автодорожного хозяйства по следующим признакам:

1) *принадлежность к основным объектам воздействия (и (или) пользования)*: распределение на автомобильную дорогу общего пользования; платную автомобильную дорогу; автомобильную дорогу оборонного и технологического значения.

2) *принадлежность к вспомогательным объектам воздействия (и (или) пользования)*: распределение на защитные автодорожные сооружения; искусственные автодорожные сооружения; производственные объекты; элементы обустройства автомобильных дорог.

3) *характер обслуживания основных элементов*: распределение на объекты автодорожного сервиса; полосу отвода автомобильной дороги; придорожные полосы автомобильной дороги.

4) *принадлежность к основным субъектам пользования*: распределение на владельцев автомобильных дорог; пользователей автомобильных дорог.

---

<sup>1</sup> Согласно вступившего в силу с 2004 г. и действующего Общероссийского классификатора видов экономической деятельности.

5) *характер активных действий и (или) обязательств*: распределение на реконструкцию автомобильной дороги; капитальный ремонт и на содержание автодорог.

Данная классификация позволяет более детально проводить исследования состояния и функционирования автодорожных предприятий.

Используя представленную классификацию, автором проведено исследование тенденций и выявление основных проблем процесса автодорожного строительства в Приморском крае. В результате было установлено, что постоянно функционируют на рынке услуг по автодорожному строительству 58 предприятий, при этом лидирующее положение - у региональных предприятий. Лидерство также сохраняется за региональным автодорожным бизнесом на рынке проектных, ремонтных и вспомогательных видов строительных работ. Конкуренцию в сегменте проектных услуг автодорожного строительства составляют предприятия Хабаровского края, Москвы, Санкт-Петербурга. В сегменте поставок дорожно-строительной техники лидерство закреплено за предприятиями Москвы, Санкт-Петербурга, Хабаровского края, Тюменской области.

Рассматривая непосредственно деятельность региональных автодорожных предприятий за период 2001-2008 г. было выявлено, что общее их количество было сокращено примерно на 10%; к настоящему времени действуют 25 компаний, при этом два предприятия считаются крупнейшими, определяющими развитие ситуации в отрасли (такие как ОАО «Примавтодор» и ЗАО «ТМК»<sup>2</sup>).

Однако, сокращение количества региональных предприятий не повлекло существенного влияния на общую финансово-экономическую результативность автодорожного строительства в крае (табл. 1)

**Таблица – Основные финансово-экономические показатели деятельности предприятий автодорожного хозяйства Приморского края**

<b>Наименование показателя</b>	<b>2001</b>	<b>2003</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2008/2001 (+/-) (рост/снижение)</b>
Численность занятых, чел.	7612	7023	5343	5398	5500	5732	-25%
Среднемес. заработная плата*, тыс.руб.	9	13	13	15	15	15	+168%
Объем выручки, млн. руб.	1374	3114	4832	5434	7488	9298	в 7 р.
Налоговые выплаты в консолидированный бюджет, млн. руб.	320	569	671	651	749	784	+245%

<sup>2</sup> ЗАО «ТМК» («Тихоокеанская мостостроительная компания») включена в перечень предприятий регионального значения Приморского края, утвержденный Правительственной комиссией по повышению устойчивости развития российской экономики (протокол от 24 февраля 2009 г. № 8).

Наименование показателя	2001	2003	2005	2006	2007	2008	2008/2001 (+/-) (рост/снижение)
Налоговые выплаты в краевой бюджет, млн. руб.	19	51	270	294	382	470	в 25 р.

\*указана сумма начисленной оплаты труда.

Примечание: составлено по данным департамента дорожного хозяйства Приморского края

Описанная ситуация приводит к тому, что производительность труда в региональных предприятиях отмечается тенденцией ежегодного роста (рис. 1.). Налоговая нагрузка за период 2001-2008 г. неуклонно сокращается и по итогам 2008 г. составила примерно третью часть от показателя 2001 г.

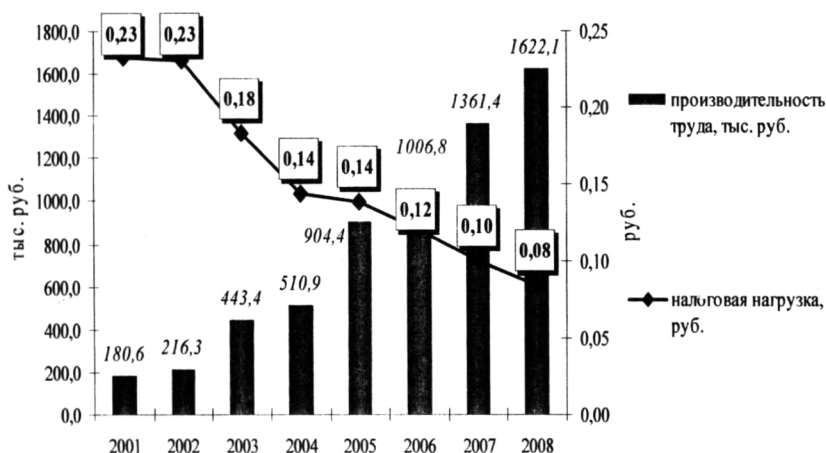


Рис. 1. – Тренд «Производительность труда на 1 сотрудника и налоговая нагрузка автодорожных предприятий Приморского края»

В целом, анализируя результативность деятельности региональных автодорожных предприятий в сравнении с макроэкономическими показателями края можно сделать вывод, что доходность этих предприятий характеризуется тенденцией повышения их роли в формировании ВРП (рис. 2). За исследуемый период «влиятельность» доходов возросла на 1 п.п.



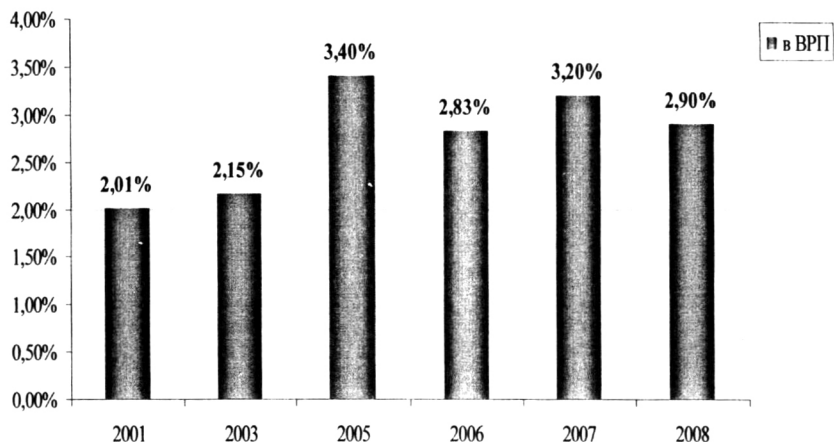


Рис. 2 – Тренд «Доля деятельности автодорожных предприятий Приморского края в ВРП, %»

По отношению к другим показателям таких позитивных тенденций, к сожалению, не отмечается. Влияние годового фонда оплаты труда персонала в автодорожных предприятиях на формирование доходов населения сокращено более чем в три раза и составило по итогам 2008 г. 4,4% (рис. 3).

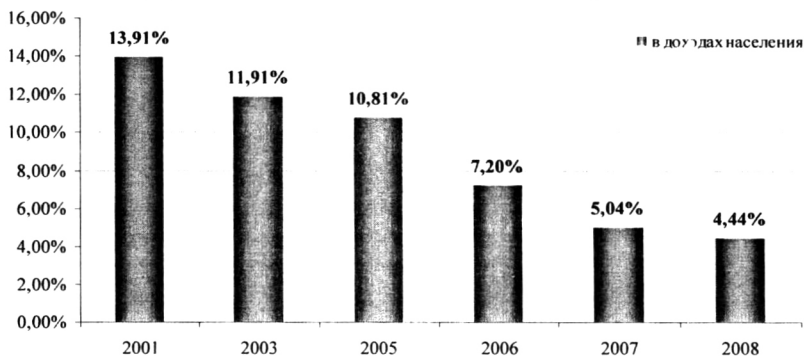


Рис. 3 – Тренд «Влияние деятельности автодорожных предприятий Приморского края на формирование доходов населения, %»

Аналогичная тенденция отмечается в процессе формирования налоговых доходов консолидированного бюджета со стороны автодорожных предприятий (рис. 4). Однако, несмотря на сокращение влияния более чем в два раза, по итогам

2008 г. налоговые выплаты предприятий составляют 3,5% в составе налоговых доходов консолидированного бюджета, что придает данному виду деятельности статус бюджетообразующего.

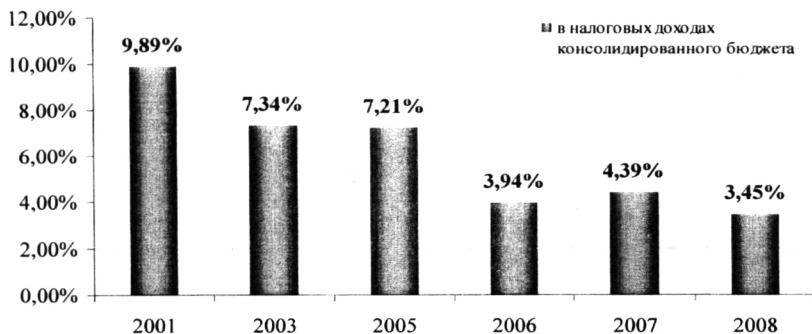


Рис. 4 – Тренд «Влияние деятельности автодорожных предприятий Приморского края на формирование налоговых доходов консолидированного бюджета, %»

Вместе с тем, влияние на состояние рынка труда у данных предприятий остается стабильно невысоким – менее 1% (рис. 5)

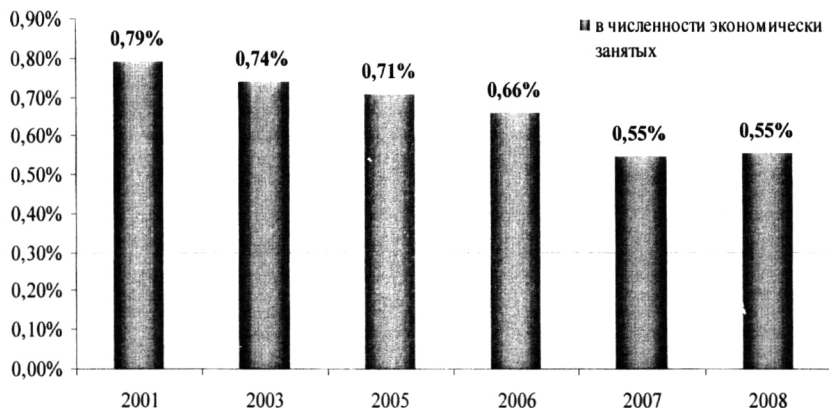


Рис. 5 – Тренд «Влияние автодорожных предприятий Приморского края на рынок труда, %»

Подводя предварительный итог анализу деятельности автодорожных предприятий, можно сказать, что по критериям производительности труда, влияния

на формирование совокупного экономического продукта (ВРП), участия в пополнении доходной базы бюджетов: - эти предприятия относятся к категории высокоэффективных.

Более детальную картину деятельности автодорожных предприятий дал анализ рентабельности активов и ликвидности, который выявил низкую среднюю доходность активов: 1 рубль активов производит 8 копеек чистой прибыли и достаточно высокий уровень ликвидности, который покрывает долговые обязательства в 2 раза.

На основании приведенных данных можно сделать вывод об основных тенденциях состояния автодорожных предприятий: низкая эффективность управления издержками, производственного менеджмента, при этом отмечается рост выручки предприятий и удвоенное обеспечение активами обязательств предприятий.

Оценка «видимых» результатов работы автодорожных предприятий края показывает, что за период 2001-2008 г. общая протяженность автомобильных дорог возросла на 9% и более чем на 20% за период 2007-2008 г.

Вместе с тем, очевидна основная проблема автодорожного хозяйства в крае: низкое качество технического состояния существующих автодорог: 82% с твердым покрытием в 2008 году.

Общая протяженность автомобильных дорог возросла, но в целом носила неустойчивый характер. К этой ситуации привели ряд причин:

1. Стихийность, неурегулированность, а порой – дороговизна стоимости для местных бюджетов процесса разграничения краевой и муниципальной собственности на автодороги в крае. Установлено, что общая протяженность автодорог краевой формы собственности составляет почти 5 тысяч км., протяженность дорог, передаваемых в муниципальную собственность – 1700 км. Это определяет существование «ничьих», «бесхозных» дорог. Общее состояние благоустройства составляет только 57% дорог в Приморье.

2. Несовершенство строительных технологий. Особенностью состава почв и земельных ресурсов Приморского края является преобладание суглинистых и аллювиальных почв - крайне неустойчивых в качестве основания для автодорожного полотна. С учетом применения приморскими строителями устаревших технологий ремонта и реконструкции дорог, при которых покрытие наносится порой на открытый грунт, - долговечность работ автодорожного строительства в крае крайне невелика.

3. Коррупционированность автодорожных предприятий. В Приморском крае приоритетным источником финансирования автодорожных работ, а соответственно – дохода соответствующих предприятий, являются бюджетные ассигнования, распределяемые на конкурсной основе. Процедура и особенности проведения конкурсных торгов, их открытость и публичность, представляют немало оснований для коррупционных действий аффилированных фирм краевой власти. В этой связи хорошее качество работ, прочность и долговременность ремонта полотна отодвигают на срок поступления новых доходов автодорожных предприятий края и крайне им не выгодны.

На основании приведенного выше, можно сделать вывод, что крупнейшие автодорожные предприятия Приморского края образуют, в некотором смысле, довольно обособленный рыночный сектор экономики, деятельность которого, защищена от изменений внешней среды и стабильно устойчива, в том числе по причине государственного протекционизма и прямого бюджетного финансирования проектов и работ.

Этот вывод также подкрепляют данные анализа исполнения расходов краевого бюджета. Выявлено, что ежегодно в краевом бюджете планируется увеличение расходов на реконструкцию текущих автомобильных дорог и строительство новых. Рост бюджетных инвестиций в 2008 г. в 6,8 раза превосходил 2007, за счет продления краевой целевой программы «Дороги края» на период 2007-2010 годы и согласования расходов по программе подготовки г. Владивостока к проведению Саммита АТЭС в 2012 г. В краевом бюджете на 2009 г. запланирован рост бюджетных инвестиций на автодорожное строительство в 1,5 раза по отношению к 2008 г.; их сумма составит порядка 4,3 млрд. руб. (или около 5% в сумме расходов краевого бюджета на 2009 г.).

Наряду с этим, сопоставление расходов бюджета Приморского края на автодорожное строительство и объема выручки автодорожных предприятий показывает, что краевой бюджет «покрывает» не более 50% в объеме выручки предприятий. Оставшаяся часть работ финансируется, в большей части, средствами федерального бюджета, а частично - кредитованием со стороны кредитных учреждений.

Можно сделать вывод, что автодорожные предприятия функционируют в режиме постоянного дефицита инвестиционных средств, получая из бюджета меньше средств, чем требуется, это указывает на острую необходимость поиска новых дополнительных источников финансирования автодорожного строительства, возможно со стороны участия кредитных учреждений, привлечения средств иностранных инвесторов. Важно понимать, что расширение источников финансирования – это только видимая и одна часть решения вопроса по улучшению работы предприятий. Вторая часть будет непосредственно связана с качеством работ, точнее – с необходимостью построения принципиально новой формы их выполнения.

### **3. Обоснованы стратегические направления развития автодорожного строительства в Приморском крае.**

Ключевые положения общероссийских стратегических направлений развития автодорожного хозяйства отражают намерение федеральных и региональных властей в значительном повышении нагрузки со стороны транспортно-экспедиторских предприятий на существующие автомобильные дороги российских регионов, особенно тех, которые выделяются в качестве территорий с высоким динамизмом развития в современных условиях (Сибирь, Забайкалье, Дальний Восток). Это определяет необходимость масштабного увеличения автомобильных дорог и коммуникаций, не только межрегиональных дорог и дорог федерального значения, но и автодорог на территории соответствующих краев и областей.

В то же время, в Приморском крае до сих пор не разработан концептуальный документ, затрагивающий основы функционирования автодорожного строительства и перспективы развития автомобильных дорог. Данная ситуация представляется крайне неэффективной для управления регионом с повышенной плотностью автомобильного движения, низкими показателями густоты дорог и неустойчивыми технико-эксплуатационными характеристиками почвы. По нашему мнению, концептуальная позиция развития автодорожного строительства в Приморском крае должна базироваться на формировании и предоставлении пользователям принципиально новой автодорожной инфраструктуры. Мы выделяем здесь несколько концептуальных положений и перспектив развития:

1. Формирование модели автомобильных дорог, интегрированных в систему международных транспортных коммуникаций. Указанное направление полностью отвечает целям Федерального Закона № 257 от 18.10.2007 г. «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации». Направление определяет необходимость пересмотра роли автомобильных дорог края как «главной транспортной оси» региона, обеспечивающей бесперебойное и комфортное передвижение по муниципальным образованиям края и в соседние территории Хабаровского края иностранным гражданам, в первую очередь, из КНР (государства, граница между которым протекает по суше).

В этой связи, первая перспектива развития автодорожного строительства в Приморском крае нам видится в форме строительства принципиально новой «главной транспортной оси» региона, интегрированной в транспортную систему соседнего Китая и обеспечивающую беспрепятственное передвижение к территориям всех муниципальных образований. Общая протяженность такой «оси», с учетом существующих автодорог, может составить от 1500 до 3000 км.

2. Инвестирование в совершенствование процессов технологического обновления стадий строительных работ (от «нулевого» прединвестиционного этапа, строительства дорог, до введения их в эксплуатацию и введения «института гарантийного срока» их использования), методов проведения ремонтов и строительства дорожного полотна, производственных процессов и используемого сырья.

В этой связи второе перспективное направление развития автодорожного строительства можно представить в форме кардинальной реконструкции порядка 20% региональных автодорог (2309,8 км.), с использованием новых технологических подходов и применением альтернативных инновационных строительных материалов.

3. Формирование полноценных автомобильных дорог, обеспечивающих потребности населения и бизнеса в городах и районах края, отличающихся высоким динамизмом развития, внешнеэкономических связей, сравнительно высокой плотностью населения (Юго-восток края). Учитывая возросшую «автомобилизацию» жителей Приморского края за последние двадцать лет и пропускную емкость дорог краевого центра (Владивостокского городского округа), спроектированных в 60-х гг. прошлого столетия, можно сказать, что в городе давно назрела необходимость масштабного строительства дорожных развязок и автострад

типа «хайвэй», обеспечения надлежащего качества внутридомовых и межквартальных дорог.

В этой связи, третьим перспективным направлением развития автодорожного строительства в Приморском крае может стать проведение работ по инвентаризации межквартальных и внутридомовых дорог с целью их последующей передачи на баланс муниципалитетам, и осуществления значительной реконструкции и ремонта данных автодорог.

Подводя итог сказанному, можно отметить, что реализация концептуальных направлений развития автодорожного строительства на практике будет сопряжена с необходимостью вовлечения существенных бюджетных средств и денежных ресурсов частных инвесторов.

#### **4. Разработана унифицированная методика обоснования объемов инвестиций, необходимых для реализации предложенных в диссертационном исследовании стратегических проектов развития автодорожного строительства в Приморском крае.**

С целью обоснования суммы требуемых инвестиций на реализацию стратегических перспектив развития автодорожного строительства в Приморском крае использовалась авторская методика, которая основана на ресурсно-инвестиционной модели, сформированная по трем блокам: сырьевому, денежному и логистическому. Модель представляет унифицированный набор ресурсов, характеризующий базисный уровень затрат материалов, изделий, конструкций, строительных машин, энергоресурсов, транспорта, труда работников и других неизменяемых в течение длительного времени видов строительных ресурсов.

В результате выявлено, что общая сумма инвестиционных затрат составит 558 660 млн. руб. в ценах 2009 г., что превышает сумму расходов краевого бюджета на автодорожное хозяйство за последние три отчетные года и требует построения качественно иной схемы софинансирования, расширения круга учреждений, участвующих в процессе разработки проектов, финансировании, строительстве, пользовании, содержании автомобильных дорог края. Немаловажным вопросом здесь будет выступать оценка влияния масштабных инвестиций на социально-экономическое развитие Приморского края.

Для комплексного исследования изменений социально-экономической состояния от реализации инвестиционных проектов в области автодорожного строительства была осуществлена оценка влияния бюджетных инвестиций на важнейшие макроэкономические показатели развития края (ВРП, доходы населения, стоимость основных средств, наполнение доходной части консолидированного бюджета края, рост перевозок пассажиров и грузоперевозок).

На основе проведения регрессионного анализа определено, что наибольшее влияние 1%-го роста инвестиций осуществляется на увеличение стоимости основных средств в крае (+0,14%), наименьшее – на сумму налоговых доходов консолидированного бюджета края (+0,003%). Достаточно устойчивое влияние окажет строительство новых дорог на рост денежных доходов населения (+0,11%), что в целом обоснованно из-за вовлечения в этот процесс большого количества

занятых на строительстве и в смежных областях. Вместе с тем, влияние на активность перевозок пассажиров и грузоперевозок в крае оценивается как достаточно слабое, соответственно, 0,06% и 0,08%, по причине существенного влияния на эти показатели иных факторов, не учтенных в расчете.

Таким образом, необходимость осуществления инвестирования в проекты автодорожного строительства в Приморском крае определена важными объективными причинами, а реализация упомянутых проектов способна стимулировать положительную динамику социально-экономического развития края.

### **III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Основные научные и практические результаты проведенного исследования, полученные в соответствии с поставленными в диссертации целью и задачами, заключаются в следующем:

- В России к настоящему времени не сформирована единая и согласованная методика по определению секторов экономики, бюджетное инвестирование в которые необходимо, целесообразно и оправдано. Отсутствие такого инструмента эффективного регулирования инвестиционных ресурсов приводит к хаотичному и несбалансированному распределению бюджетных инвестиций, а также к коррупции представителей власти, лоббирующих интересы собственного бизнеса. Поэтому был разработан авторский подход к выбору секторов экономики для бюджетного инвестирования, критерии подхода которого, скоррелированы к особенностям функционирования автодорожного строительства.

- Для повышения возможностей и масштабов научных исследований, а также разработок практических рекомендаций по наиболее эффективному управлению автодорожным строительством региона, автором сформирована классификация элементов автодорожного хозяйства.

- Исследование основных положений развития автодорожного строительства в Приморском крае отражает отсутствие документа, определяющего перспективы развития автомобильных дорог в крае, что негативно влияет на управление регионом с повышенной плотностью автомобильного движения и неустойчивыми технико-эксплуатационными характеристиками почвы. В связи с этим предложены следующие стратегические перспективные направления:

1. Формирование модели автомобильных дорог, интегрированных в систему международных транспортных коммуникаций Китая, общей протяженностью, с учетом существующих автодорог от 1500 до 3000 км.

2. Инвестирование в совершенствование процессов технологического обновления стадий строительных работ, методов проведения ремонтов и строительства дорожного полотна, производственных процессов и используемого сырья в форме кардинальной реконструкции порядка 20% региональных автодорог (2309,8 км.)

3. Проведение работ по инвентаризации межквартальных и внутридомовых дорог с целью их последующей передачи на баланс муниципалитетам, и осуществления реконструкций и модернизаций данных автодорог.

- В результате применения авторской методики обоснования инвестиций в автодорожное строительство, определен совокупный объем инвестиций в соответствии с обозначенными выше перспективами развития. Общая сумма инвестиций составит 558 660,0 млн. руб., что значительно превышает сумму расходов краевого бюджета на дорожное строительство за последние три отчетные года.

- Осуществление масштабных и капиталоемких проектов требует оценки влияния инвестиций на социально-экономическое развитие края. На основе проведения регрессионного анализа определено, что наибольшее влияние 1%-го роста инвестиций осуществляется на увеличение стоимости основных средств в крае (+0,14%), наименьшее – на сумму налоговых доходов консолидированного бюджета края (+0,003%).

На основании вышеприведенного, можно сделать вывод о необходимости осуществления инвестиций в проекты автодорожного строительства в Приморском крае, что подтверждается важными объективными причинами. В свою очередь, реализация предложенных проектов развития автодорожного строительства, способна положительно влиять на быстрый рост социально-экономического развития края.



#### **IV. СПИСОК ОСНОВНЫХ РАБОТ, ОПУБЛИКОВАННЫХ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ**

##### **СТАТЬИ В ЖУРНАЛАХ И ИЗДАНИЯХ, РЕКОМЕНДОВАННЫХ ВАК**

1. Плотникова, О.Н. Методические вопросы выбора приоритетов бюджетного инвестирования на примере дорожного строительства Приморского края / О.Н. Плотникова // Экономические науки. – 2009. - № 8. - С. 31 – 37.

##### **ПРОЧИЕ ПУБЛИКАЦИИ:**

1. Плотникова, О.Н. Теоретические аспекты планирования инвестиций в сфере материального производства / О.Н. Плотникова // Автодорожный комплекс России, проблемы управления финансированием, учета и способы их преодоления: сб. ст.- Владивосток: Изд - во Дальневосточного университета, 2008. – С. 31 – 43.

2. Плотникова, О.Н. Особенности формирования государственной инвестиционной политики в период кризиса / О.Н. Плотникова // Автодорожный комплекс России, проблемы управления финансированием, учета и способы их преодоления: сб. ст.- Владивосток: Изд- во Дальневосточного университета, 2008. – С. 43 – 59.

3. Плотникова, О.Н. Обоснование необходимости бюджетного инвестирования в дорожное строительство Приморского края/ О.Н. Плотникова // Вестник ВГУЭС Территория Новых Возможностей:– Владивосток: Изд-во ВГУЭС 2009. - № 2 – С. 73 – 76.

4. Плотникова, О.Н. Состояние и проблемы автодорожного комплекса России / О.Н. Плотникова, Е.В. Конвисарова // Автодорожный комплекс России, проблемы управления финансированием, учета и способы их преодоления: сб. ст.- Владивосток: Изд-во Дальневосточного университета, 2008. – С. 6 – 13.

5. Плотникова, О.Н. Концепция развития автодорожного хозяйства в Приморском крае / О.Н. Плотникова [Электронный ресурс] // Актуальные вопросы современной науки и образования: материалы общественной электрон. научн. конф. Красноярск, 13.08.2009г. – Красноярск: Режим доступа: <http://e-conf.nkras.ru/konferencii/econf/econom.html>. – С.1–8.

6. Плотникова, О.Н., Региональная стратегия развития автодорожного комплекса Приморского края /О.Н. Плотникова [Электронный ресурс] // Актуальные вопросы развития промышленной кооперации в РФ: материалы научно-практ. конф. Уфа, 25.08.2009г.– Уфа: Режим доступа: <http://konf.bash.ru/?q=plotnikova>. – С.1–8.

Плотникова Оксана Николаевна

**МЕТОДИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБОСНОВАНИЯ ИНВЕСТИЦИЙ  
В АВТОДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО  
(НА ПРИМЕРЕ ПРИМОРСКОГО КРАЯ)**

Специальность 08.00.05

«Экономика и управление народным хозяйством:  
управление инновациями и инвестиционной деятельностью»

Автореферат диссертации  
на соискание ученой степени  
кандидата экономических наук

102